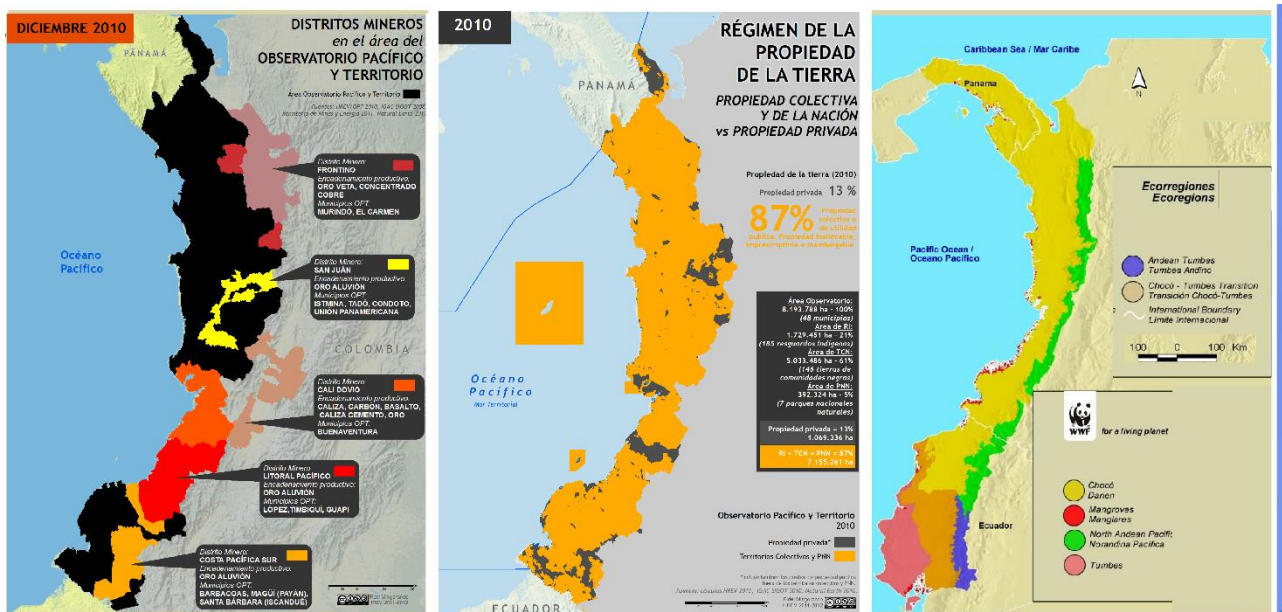


## Deuda histórica con el Pacífico Colombiano



Distritos mineros y Propiedad de la tierra en el Pacífico colombiano, y Ecorregiones en dicho territorio.

**Por: Gonzalo Duque-Escobar**

Las causas de la perenne crisis humanitaria y ambiental del Pacífico Colombiano, donde miles de ciudadanos han estado reclamando la atención de demandas legítimas relacionadas con derechos fundamentales, parten no sólo de la expoliación de su riqueza minero-forestal, de las consecuencias de un modelo de desarrollo caracterizado por una economía extractiva y de enclave, de la destrucción de su biodiversidad y del desaprovechado potencial hídrico y marítimo, sino también del centralismo vallecaucano, del desconocimiento de sus culturas ancestrales indígena y afrocolombiana, y de la ausencia del Estado que ha favorecido la ilegalidad y la presencia de grupos armados.

Pese a que Buenaventura, aunque responde por el 53% del comercio marítimo y le tributa \$5,5 billones anuales al país, con su crisis expresa las contradicciones del Pacífico colombiano, región de 83 mil kilómetros cuadrados con baja movilidad social, aislamiento geográfico y debilidad institucional ubicada en medio de la densa selva tropical húmeda, en cuyo territorio limitado por la cordillera Occidental que actúa como barrera natural, vive cerca de un millón de personas, el 90% negra y el 4% indígena, la mitad habitando el Chocó, casi un tercio Nariño y el resto el Valle y Cauca. Allí sobresalen tres centros urbanos que suman 700 mil habitantes (Buenaventura, Tumaco y Quibdó).

Respecto a los movimientos sociales, en primer lugar, hace una semana, luego de 17 días de justos reclamos, Chocó logró un acuerdo de inversiones con el Gobierno y levantó el paro. En segundo lugar, contrariamente hace una semana con el movimiento cívico que se adelantó en Buenaventura casi a la par, no logró concretar el preacuerdo logrado entre el Comité de paro y una comisión del Gobierno, insistente en la creación de un fondo exclusivo con manejo autónomo local, en lugar de la declaratoria de una emergencia económica, social y ecológica, dado que sobre la fórmula gravitan, de un lado la ineficiencia del Estado e injerencia de una clase política corrupta, y del otro la ineficacia de los órganos de control garantizando el manejo impoluto de \$10 billones que entregarían en 10 años.

Aunque lo fundamental obliga a fortalecer las instituciones, combatir las actividades ilegales extractivas, poner fin al conflicto armado, y mejorar tanto la cobertura como la calidad de la

educación y la salud, habrá que impulsar una mayor conectividad con el resto del país superando las barreras naturales que lo impiden con inversión en infraestructura estratégica, para luego desarrollar la estructura productiva de la región orientada a generar valor agregado, empleo formal y un mayor aprovechamiento del sistema portuario en Tumaco, Buenaventura y Cupica articulando su desarrollo a la Cuenca del Pacífico, además de recuperar la cuenca y la hidrovía del Atrato, como la carretera a Quibdó desde Antioquia y el Eje Cafetero.

Antes que criminalizar la protesta social, de enviar el Esmad a reprimir brutalmente el movimiento contradiciendo el espíritu de una Colombia en posconflicto, debemos combatir la desesperanza para prevenir conflictos, mitigando factores detonantes como pudieron ser: la pérdida de \$21 mil millones del contrato de 2014 pactado en obras para la carretera Quibdó–Ánimas–Nóvita entre la Gobernación de Chocó y la Unión Temporal Istmina; o el presunto desfalco del hospital de Buenaventura que maneja un presupuesto cercano a \$40 mil millones, situación relacionada con la muerte de un concejal y la destitución de un alcalde.

Finalmente, habrá que enfrentar la crisis del Pacífico no solo mirando a Buenaventura, donde las inversiones en infraestructura al igual que los desarrollos portuarios cada vez menos intensivos en mano de obra, sólo benefician al capital exportador, pero no a una población ni a un territorio donde la crisis se extiende de sur a norte: primero, porque la tragedia parte de Tumaco donde sus habitantes en medio de una gran riqueza natural que se subraya por el potencial para industrias asociadas a mariscos y cacao, viven con unas NBI del 60 por ciento; y segundo, porque Belén de Bajirá, estratégico territorio del Urabá Chocoano para el Corredor de la Américas y la integración de nuestros mares, con sus ricos yacimientos mineros y enorme potencial agropecuario, espera ver transformadas en oportunidades dichas bondades, antes que la desmembración y colonización de su territorio disputado por Antioquia.

Profesor Universidad Nacional de Colombia. <http://godues.webs.com> {Ref.: La Patria. Manizales, 2017/06/5} Imagen: Distritos mineros y Propiedad de la tierra en el Pacífico colombiano (OPyT), y Ecorregiones en dicho territorio (WWF).

### **Referencias recomendadas:**

- Aspectos Geofísicos y Amenazas Naturales en los Andes de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/1580/2/gonzaloduqueescobar.200915.pdf>
- Colombia mira a la Cuenca del Pacífico. <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>
- ¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia? <http://www.bdigital.unal.edu.co/56402/1/cualeselmejorsistemadetransporteparacolombia.pdf>
- El cuidado de la casa común: Agua y Clima. Duque Escobar, Gonzalo (2016) In: Jornada Académica Laudato Si': Octubre 25 de 2016, Universidad Católica de Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/54046/1/elcuidadodelacasacomun.pdf>
- El Eje Cafetero a la RAP del Pacífico <http://www.bdigital.unal.edu.co/51299/>
- Gestión y política pública ambiental, para el manejo el patrimonio natural en Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/56489>
- Guerra o Paz, y disfunciones socio-ambientales en Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/53714/1/guerraopazencolombia.pdf>
- Manual de Geología para Ingenieros. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/>
- Pacífico colombiano. <http://www.bdigital.unal.edu.co/52158/1/pacificocolombiano.pdf>
- Textos “verdes” <https://godues.wordpress.com/2017/03/02/textos-verdes/>
- UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga. <http://www.bdigital.unal.edu.co/50853/1/contenido.pdf>
- Urabá frente a los mares de Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/51859/>
- Vida y desarrollo para el territorio del Atrato. <http://www.bdigital.unal.edu.co/56579/1/vidaydesarrolloparaelterritoriodelatrato.pdf>

## ENLACES

<p>Adaptación al cambio climático para Manizales.</p> <p>Agua como bien público.</p> <p>Agua y Clima.</p> <p>Bosques en la Cultura del Agua.</p> <p>Caldas en la biorregión cafetera.</p> <p>Ciencia, Tecnología y Ruralidad en el POT de Caldas.</p> <p>Colombia: por el regreso del tren andino y la multimodalidad.</p> <p>Corrupción y clientelismo: incultura cívica.</p> <p>¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</p> <p>Desarrollo minero-energético de Caldas.</p> <p>Dimensión urbano-regional de la movilidad.</p> <p>Economía verde y economía del conocimiento.</p> <p>Educación con-ciencia para el desarrollo.</p> <p>Eje Cafetero y Transporte Intermodal.</p> <p>El desarrollo Urbano y Económico de Manizales.</p> <p>El Estado y la función del suelo urbano en Manizales.</p> <p>El futuro de la ciudad.</p> <p>El Ruiz continúa dando señales.</p> <p>El desastre de Armero a los 30 años de la erupción del Ruiz.</p> <p>Elementos para una visión estructurada del desarrollo de Caldas.</p> <p>Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.</p> <p>Geotecnia para el trópico andino.</p> <p>Gestión del riesgo natural y el caso de Colombia.</p> <p>Girasoles emblemáticos para la problemática ambiental de Caldas.</p> <p>Gobernanza forestal para la ecorregión andina.</p> <p>Guerra o Paz, y disfunciones socio-ambientales en Colombia.</p> <p>Honda – La Dorada: potencial nodo intermodal.</p> <p>La Dorada como nodo intermodal de carga.</p> <p>La encrucijada ambiental de Manizales.</p> <p>Los guetos urbanos o la ciudad amable.</p>	<p>Agua, ordenamiento territorial y desastres.</p> <p>Anotaciones a las vías de Caldas.</p> <p>Café y Ciudad Región.</p> <p>Centro histórico como atractor urbano.</p> <p>Chinchiná, de frontera a puente integrador.</p> <p>Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.</p> <p>Conflicto socioambiental en la Reserva Río Blanco.</p> <p>Desarrollo y ruralidad en la región cafetalera.</p> <p>Deuda histórica con el Pacífico.</p> <p>El Ferrocarril Cafetero por el Norte del Tolima para la Intermodalidad de Colombia.</p> <p>Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad.</p> <p>Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.</p> <p>Foros PDP-MC: Corredor Vial Chinchiná – Mariquita.</p> <p>Guerra o Paz, y disfunciones socio-ambientales en Colombia.</p> <p>La historia del Cerro Sancancio.</p> <p>Libreto cafetero y agenda de ciudad.</p> <p>Los frágiles cimientos de la democracia.</p> <p>Manizales: el futuro de la ciudad.</p> <p>Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.</p> <p>Manizales: un diálogo con su territorio.</p> <p>Manual de geología... U.N. de Colombia (2016).</p> <p>Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales.</p> <p>Nuestra Zona Franca como motor de desarrollo.</p> <p>Observaciones al componente general del POT de Manizales.</p> <p>Paisaje Cultural Cafetero 2011-2016: desafíos.</p> <p>¿Para dónde va el Magdalena?</p> <p>Peajes sí, pero no así y menos ahí.</p>
---	--



Más Estado para una nueva sociedad.

Pacífico colombiano.

Participación de la sociedad civil en el ordenamiento territorial.

Perfil ambiental de Manizales y su territorio.

Plusvalía, desarrollo urbano y mercado.

PONENCIA: Manizales, por la senda verde.

Por un territorio verde y funcionalmente integrado.

Puerto Intermodal de La Dorada.

¿Regresión ambiental en la Reserva de Río Blanco?

Rieles para el empleo cafetero.

Rutas para la Alianza Pacífico.

Significado y desafíos del regreso del tren.

Temas de ordenamiento y planificación del territorio.

Un tren andino para la hidrovía del Magdalena.

Una política pública de gestión del riesgo para Manizales.

Una salida al mar para el occidente colombiano.

Urabá frente a los mares de Colombia.

Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.

Pensamiento crítico para construir la Paz.

Plusvalía urbana para viabilizar el POT de Manizales.

¿Por qué el Aeropuerto del Café?

Propuestas SMP para la competitividad regional.

Retrospectiva de la Constitución Política.

Rieles para el empleo cafetero.

Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia.

Subregión Centro-sur & Ciudad-región.

Temas económicos de interés para Caldas.

Textos “verdes”.

UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga.

Un nuevo modelo educativo.

Un nuevo modelo urbano.

Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.

Un polígono industrial para Manizales.

Un TIM verde para el POT.

Urabá frente a los mares de Colombia.

Vida y desarrollo para el territorio del Atrato.

